Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6677**

16. Wahlperiode 10. 10. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rainer Brüderle, Gudrun Kopp, Martin Zeil, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Paul K. Friedhoff, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Bundespolitische Verantwortung im deutschen Außenhandel – Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen unter anderem des deutschen Warenhandels

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben in den Monaten Juli/August 2007 ein weiteres „Gesetz [H.R.1: Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007] zur Gewährleistung der Sicherheit von Luftfracht und Seefracht“ verabschiedet. Inhalt dieses Gesetzes ist die Auflage, dass sowohl Seefracht (sec. 1701) als auch Luftfracht – vorerst in Passagierflugzeugen (sec. 1602) – mit Bestimmungsorten in den USA in fünf, bzw. drei Jahren einer hundertprozentigen Sicherheitsprüfung unterzogen werden sollen. Ziel dieser Gesetzgebung ist, die bereits bestehenden sicherheitspolitischen Aktivitäten auszuweiten. Das Gesetz ist Folge der nach dem 11. September 2001 eingesetzten Kommission zur Aufklärung der Terroranschläge und bedient zumindest theoretisch den Wunsch des amerikanischen Repräsentantenhauses, ein möglichst hohes Maß an Sicherheit auch bei der Einfuhr von See- und Luftfracht zu gewährleisten.

Bezüglich des Regulierungsgebiets Seefracht wird mit Wirkung spätestens ab 1. Juli 2012 vorgeschrieben, das verschiffte Frachtcontainer mit Zielort USA vor dem Verladen in den Abgangshäfen vollumfänglich mit geeigneter Technologie durchleuchtet (Scanning/Screening) werden. Unter bestimmten Voraussetzungen obliegt es dem US-Heimatschutzministerium, ggf. eine Verlängerung der Umsetzung u. a. in deutschen Häfen um zwei Jahre zu gewähren. Die technischen Standards und prozeduralen Anforderungen werden seitens des US-Heimatschutzministeriums definiert. Das Gesetz sieht außerdem vor, dass schon vor dem 1. Juli 2012 das Scanning/Screening von Seefracht an drei Seehäfen, die durch den Minister zu einem noch zu spezifizierenden Zeitpunkt ausgewählt werden, zu erfolgen hat. Mit diesen Pilot-Projekten soll der gesamte Ablauf des

Scanning/Screening-Prozesses getestet werden, insbesondere der Scanning-Vorgang selbst sowie die Dokumentation und Übermittlung der Aufzeichnungen des jeweiligen Containers an zuständige Mitarbeiter der Regierung.

Die Kommission der Europäischen Union beurteilt das verabschiedete Gesetz öffentlich kritisch und erkennt insbesondere eine unverhältnismäßige Belastung für europäische Häfen und Unternehmen.

Nach Aussagen des EU-Steuerkommissars Laszlo Kovacs werden seitens der Kommission vor allem vier Dinge kritisch hinterfragt:

1. Kein spürbarer Kosten-Nutzenvorteil einer vollumfänglichen Durchleuchtung/Prüfung der Frachtcontainer im Vergleich zu einer Auswahl auf Basis von Risikoanalysen,
2. fehlende Reziprozität/Lastenteilung der Durchleuchtung/Prüfung der Frachtcontainer, da diese nur in Häfen außerhalb der USA realisiert werden sollen (vermeintlicher Nutzen bei den USA, Belastungen bei den Handelspartnern u. a. in der Bundesrepublik Deutschland),
3. hoher Umstrukturierungsaufwand/Investitionen in allen betroffenen Häfen, in denen Schifffahrtsfrachten mit direktem Ziel USA verladen werden,
4. fehlende Absicht die Regelung auf Basis von Erfahrungswerten aus den Pilotprojekten final zu entscheiden und so ggf. bei fehlender Eignung nicht zu implementieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Stimmt die Bundesregierung der oben genannten Auffassung der Kommission der Europäischen Union zu, dass das verabschiedete Gesetz der Vereinigten Staaten von Amerika zu einer unverhältnismäßigen Belastung auch deutscher Häfen und Unternehmen führen kann?

   Wenn nein, warum nicht?
2. Welche positiven Effekte des oben genannten Gesetzes erkennt die Bundesregierung für deutsche Verbraucher, Unternehmen, Hafenbetreiber, oder generell für die innere Sicherheit in der Bundesrepublik Deutschland?
3. Hat die Bundesregierung vor Unterzeichnung des oben benannten Gesetzes oder seitdem eine erste Kostenkalkulation der Umsetzung der im Gesetz geforderten Maßnahmen in deutschen Häfen veranlasst?

   Wenn ja, wann wird ein Ergebnis vorliegen?

   Wenn dies bereits vorliegt, wie hoch fällt das Ergebnis aus?

   Wenn nein, warum hat die Bundesregierung eine solche Abschätzung/Berechnung nicht veranlasst?
4. Welche deutschen Häfen wären auf Basis der heutigen Frachtabfertigungen aus Sicht der Bundesregierung von dem oben benannten Gesetz betroffen?
5. Welche dieser Häfen sind mehrheitlich, welche anteilig in Besitz des Bundes, eines entsprechenden Bundeslandes und/oder einer Kommune?
6. Hat die Bundesregierung die Auswirkungen des oben benannten Gesetzes mit Verantwortlichen der etwaig betroffenen Hafenbetreiber diskutiert, bzw. deren Einschätzung eingeholt?

   Wenn nein, wann plant die Bundesregierung dies zu tun?

7. Erwartet die Bundesregierung negative haushaltärische Effekte etwaig benötigter Umstrukturierungen/Investitionen deutscher Häfen als Folge der oben benannten Gesetzgebung für den Bund, für Bundesländer oder für Kommunen?

   Wenn ja, wie hoch sind diese erwarteten Belastungen für die öffentlichen Haushalte jeweils in den Jahren 2007 bis 2012?

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, dass Reeder, Logistiker und/oder Exporteure höhere Kosten der Verschiffung durch die geplanten Maßnahmen zu tragen haben?

9. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, dass sie unabhängig von etwaigen europäischen Initiativen eine eigene Verantwortung zur Vertretung deutscher Außenwirtschaftsinteressen hat?

10. Wenn ja, welche Bundesministerien wären/sind für die Vertretung deutscher Interessen im Kontext des oben benannten Gesetzes verantwortlich?

11. Wurde die Bundesregierung in ihrer Eigenverantwortung (nicht auf EU-Ebene) von Seiten des US-amerikanischen Gesetzgebers im Entstehungsprozess des Gesetzes zu dessen Inhalt informiert, konsultiert oder auf einem anderen Wege eingebunden?

    Wenn ja, welche Aktivitäten wurden wann vollzogen?

12. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung in Eigenverantwortung (nicht auf EU-Ebene) vor Unterzeichnung des Gesetzes durch den amerikanischen Präsidenten am 3. August ohne Aufforderung des US-amerikanischen Gesetzgebers unternommen, um die Ausgestaltung des Gesetzes im Interesse der deutschen Außenwirtschaft zu beeinflussen?

13. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Unterzeichnung unternommen oder plant in Eigenverantwortung zu unternehmen, um die Umsetzung des Gesetzes außenwirtschaftsfördernd zu verhindern oder zu verändern?

14. Hat oder plant die Bundesregierung einen Dialog mit deutschen Unternehmen zur Identifizierung möglicher Probleme mit dem oben benannten Gesetz, wie es das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) der Schweiz gegenwärtig unterhält?

    Wenn ja, wann wird dieser Dialog angestoßen?

    Wenn nein, warum nicht?

15. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, dass die geplanten Maßnahmen des oben benannten Gesetzes zu einer Verteuerung und/oder Verlangsamung deutscher Exporte in die USA führen können?

16. Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung die Verteuerung/Verlangsamung deutscher Exporte in die USA auf Basis des oben benannten Gesetzes aus ordnungspolitischer Sicht (hinsichtlich Wettbewerbsverzerrungen)?

17. Ist nach Auffassung der Bundesregierung das erwähnte Gesetz der Vereinigten Staaten von Amerika WTO-kompatibel?

Berlin, den 10. Oktober 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333